

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX Radom, 26 października 1938 r. Nr. 12.

Spis treści.

Część A.

Dział Ogólny i Osobowy.

Poz. 47.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 10 września 1938 r. nr. 48 w sprawie zmian w podziale linij Dyrekcji na odcinki kontrolerów ruchu.

Zmieniam granice 7-go i 8-go odcinków kontrolerów ruchu w ten sposób, że stację Lublin przydzielam do 7-go odcinka kontrolera ruchu.

Powyższą zmianę należy odręcznie przeprowadzić w zarządzeniu z dnia 21 kwietnia 1936 r. nr. P.1a.1/11-36 (Dz. Zarz. D.O.K.P. nr. 2 z 1937 r., p. 7).

Nr. P.1a.1/57-38.

Poz 48.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 24 września 1938 r. nr. 49 w sprawie uzupełnienia okólnika Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 2 marca 1938 r. nr. 13 o dodatkach służbowych pracowników przedsiębiorstwa P.K.P. na niektórych stanowiskach służby wykonawczej (Dz. Zarządzeń Dyrekcji O. K. P. nr. 3, poz. 13).

Na podstawie okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 11-go sierpnia 1938 r. nr. 112 o stosowaniu zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 grudnia 1937 r. o dodatkach służbowych pracowników przed-

siębiorstwa P.K.P. na niektórych stanowiskach służby wykonawczej (Dz. Urz. M. K. nr. 59, poz. 485) zarządzam wprowadzenie następujących uzupełnień w okólniku z dnia 2 marca 1938 r. nr. 13 (Dz. Zarządzeń Dyrekcji O. K. P. nr. 3, poz. 13).

a) w ust. (1) w tabeli stanowisk, po pozycjach: 5, 11, 24, 39 i 46 należy wstawić następujące nowe pozycje:

Nr. p.	Stanowisko służbowe	Wysokość dodatku w zł.	
		dzienna	miesięsz
1	2	3	4
5a	Dyżurny nadzorczy na stacji I kl. Skarżysko-Kamienna . .	1,5	45
11a	Dyżur. nadzorczy na stacjach I kl. Dęblin, Lublin i Kowel . .	1,3	40
24a	Dyżurny ruchu w innych jednostkach służbowych niż stacje .	0,6	20
39a	Zwrotniczy w parowozowniach gł. w Skarżysku-Kam. i Lublinie .	0,5	15
39b	Zwrotniczy w parowozowni pomocniczej w Chełmie . .	0,3	10
46a	Kasjer biletowy na stacjach handlowych	0,5	15

Uzupełnienia te obowiązują od dnia 1-go września 1938 roku.

b) po ust. (3) dodać uwagę treści następującej: „Uwaga. Za pracowników mianowanych na stanowiska wymienione w ust. (1), należy uważać **pracowników etatowych i praktykantów,** wykonywujących stale odpowiednie czynności służbowe".

c) w ust. (6) dodać dwa nowe punkty treści następującej:

„5) pełniącym służbę jako podmiana (luzaki) na stanowiskach, uprawniających do dodatku służbowego, a wykonywującym zasadniczo czynności służbowe na innych stanowiskach.

6) kolei wąskotorowych".

d) w ust (10) po słowie „zasadnicze" skreślić: „najwyżej jednak za 30 dni (przy pracy turnusowej)".

Powyższe uzupełnienia należy przeprowadzić odręcznie.

Nr. Plb 16/24/38.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 49.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 19 września 1938 r. nr 50 w sprawie należytego utrzymania i obsługi urządzeń bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Ministerstwo Komunikacji w piśmie z dnia 27 czerwca 1938 r. Nr. UZ. II 26/10 zwróciło uwagę, że jedną z przyczyn zakłóceń ruchu pociągów powodujących ich opóźnienia i niebezpieczeństwo ruchu jest częste psucie się urządzeń bezpieczeństwa.

Jednocześnie Ministerstwo zaznaczyło, że sprawne działanie urządzeń bezpieczeństwa jest zależne od należytej obsługi i utrzymania tych urządzeń oraz sprawnego usuwania przeszkód i uszkodzeń, gdyż przynależytej obsłudze zmniejsza się w znacznym stopniu powstawanie przeszkód, zaś utrzymanie urządzeń w czystości i porządku wpływa zasadniczo na sprawne ich działanie i ułatwia obsługę.

Podając powyższe do wiadomości polecam organom zainteresowanym dopilnować, ażeby pracownicy służby ruchu, obsługujący urządzenia bezpieczeństwa byli należycie wyszkoleni i dokładnie obznajmieni z postanowieniami przepisów E 11 i R 35 oraz należycie wyszkoleni praktycznie w tej obsłudze.

Co do utrzymania urządzeń bezpieczeństwa, to przypominając zarządzenie Dyrekcji z dnia 26 lutego 1938 r. Nr III. 6b./21 jeszcze raz polecam utrzymywać te urządzenia w należytym stanie i czystości, stosownie do postanowień § 9 Instr. R 35. i § 19 Przep. E. 11.

Jednocześnie przypominając postanowienia §§ 9 i 13 Instrukcji R 35 oraz §§ 19 i 26 Przep E 11 polecam pouczyć personel wykonawczy i dopilnować, ażeby wszelkie przeszkody i uszkodzenia były usuwane racjonalnie i jaknajszybciej oraz aby pracownicy wyznaczeni do obsługi umieli usuwać we własnym zakresie niektóre uszkodzenia jak skręcenie pędni, spadnięcie jej z krążka i t. p. to jest takie uszkodzenia których usuwanie jest im dozwolone przepisami E. 11.

Organom kontrolnym i nadzorczym polecam dopilnować stosowanie i przestrzeganie wyżej wymienionych zasad postępowania, niezbędnych dla usprawnienia ruchu kolejowego.

Powyższe zarządzenie podać do wiadomości zainteresowanemu personelowi za pokwitowaniem.

Nr. 1-4a 76/106/38.

poz. 50.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 5 października 1938 r. Nr. 51 w sprawie scalenia okólników, dotyczących przewozu wagonów po bocznicach.

Z dniem 1 stycznia 1939 roku wchodzą w życie scalone okólniki i zarządzenia okólnikowe, dotyczące przewozu wagonów po bocznicach:

Do scalonego okólnika włączono także Przepisy Wykonawcze dla Prywatnych Bocznic Kolejowych, wydane w r. 1928 oraz dodatki I i II do tych Przepisów wydane w latach 1928 i 1934 r.

Wyżej wymieniony Okólnik zostanie wydany w osobnej broszurze, jako dodatek do Dziennika Zarządzeń. D. O. K. P.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą następujące okólniki i zarządzenia:

1) Przepisy Wykonawcze dla Prywatnych Bocznic Kolejowych, wydane w 1928 r. oraz dodatki I i II do tych Przepisów, wydane w latach 1928 i 1934.
2) Okólnik Wydziału Ruchu Nr. 5 z dnia 17 marca 1932 r.
3) „ W-łu Handlowo-Taryfowego Nr. 54 z dnia 21 listopada 1933 r.
4) „ W-łu Ruchu Nr. 1 z dnia 28 grudnia 1933 r.
5) „ W-łu Handlowo-Taryfowego Nr. 23 z dnia 2 czerwca 1934 r.
6) „ W-łu Handlowo-Taryfowego Nr. 27 dnia 6 sierpnia 1934 r.
7) „ Wydz. Ruchu Nr. 19 dnia 15 września 1934 r.
8) „ „ „ Nr. 23 dnia 25 października 1934 r.
9) „ „ „ Nr. 4 dnia 1 marca 1935 r.
10) „ „ „ Nr. 25 dnia 6 sierpnia 1935 r.
11) „ „ „ Nr. 29 dnia 8 listopada 1935 r.
12) „ „ „ Nr. 6 dnia 12 lutego 1936 r.
13) Okólnik W-łu Ruchu Nr. 100 z dnia 8 września 1936 r.
14) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 10 z dn. 26 lutego 1932 r.
15) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 22 z dn. 16 sierpnia 1932 r.
16) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 32 z dn. 25 listopada 1932 r.
17) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 38 z dn. 27 grudnia 1932 r.
18) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 32 z dn. 28 sierpnia 1933 r.
19) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 41 z dn. 18 listopada 1933 r.
20) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 42 z dn. 1 grudnia 1933 r.
21) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 7 z dn. 9 marca 1936 r.
22) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 11 z dn. 18 kwietnia 1936 r.
23) Zarządzenie Okólnikowe W-łu Ruchu Nr. 12 z dn. 21 kwietnia 1936 r.
24) Zarządzenia z dn. 13 maja 1936 r. Nr. I. 4c. 14/5/36, ogłoszone w Dz. Zarz. D. O K. P. Nr. 3 z dn. 23 czerwca 1936 r. poz. 10.
25) Zarządzenie z dn. 1 lipca 1936 r. Nr. I. 4c. 4/17/36, ogłoszone w Dz. Zarz. DOKP Nr. 4 z dn. 11 lipca 1936 r. poz. 19.
26) Zarządzenie z dn. 11 sierpnia 1936 r. I. 4c. 4/23/36, ogłoszone w Dz. Zarz. DOKP Nr. 7 z dn. 21 sierpnia 1936 r., pozycja 30.
27) wszystkie inne zarządzenia i wyjaśnienia, wysłane poszczególnym stacjom, o ile są sprzeczne z nowowydanymi przepisami.

Zawiadowcowie stacyj obowiązani są zaznajomić się z postanowieniami nowych przepisów, oraz przeprowadzić niezwłocznie przeszkolenie zainteresowanych pracowników.

No I. 4c/4/9/38.

Dział Handlowo-Taryfowy.

Poz. 51.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 10 października 1938 r. Nr 52 w sprawie dochodzeń służbowych, wynikających z przeładowywania przesyłek z wagonów technicznie zakwestionowanych względnie poprawienia ładunku, i przypisywanie winnym pracownikom kosztów do zwrotu.

Stosownie do postanowień § 38 Rozporządzenia Rady Ministrów o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (Dz. Urz. Min. Kom. Nr 4/1934 poz. 15) przypisywane są winnym pracownikom do zwrotu szkody kolei wynikłe z przeładowania przesyłek wskutek stwierdzonego defektu wagonu lub z powodu poprawienia nieprzepisowo załadowanego towaru.

Wynikające z powyższej sprawy dotyczące korespondencje nie są przez poszczególne urzędy planowo załatwiane, co w konsekwencji stwarza uciążliwą i nieprodukcyjną pracę kancelaryjną.

Celem unormowania załatwiania powyższych spraw, zmieniając częściowo tryb postępowania z protokółami na przeładowanie i poprawienie ładunku, wskazany w okólniku handlowo-taryfowym Nr 38 z dnia 10/X. 1934 r, z ważnością od dnia ogłoszenia zarządzam co następuje:

1) Sprawy przeładowania przesyłek i poprawiania stanu ładunku powinny być załatwione przez oddziały ruchowo-handlowe bezpośrednio, a gdy zajdzie potrzeba, przy udziale zainteresowanych jednostek liniowych poszczególnych służb (mechanicznej, ruchowej) — o ile czynności te (przeładowanie lub poprawa stanu ładunku) miały miejsca w obrębie macierzystej dyrekcji.

W tym celu sporządzone przez poszczególne stacje protokóły powinny być przez te stacje przesyłane bezpośrednio do właściwych oddziałów ruchowo-handlowych.

W związku z przeładowaniem przesyłek i poprawianiem stanu ładunku Naczelnicy Oddziałów ru-

chowo-handlowych lub też Naczelnicy Oddziałów innych zainteresowanych służb — przypisywać będą winnym do zwrotu straty i szkody wyrządzone kolei w wysokości do 50 zł. — w poszczególnym przypadku. (§ 9 p. 35 statutu organizacyjnego oddziałów K. P. — Dz. U. M. K. No 9/34 poz. 54 załącznik III).

2) również przez Oddziały ruchowo handlowe bezpośrednio powinny być załatwiane sprawy przeładowania lub poprawy ładunku, o ile czynności te powstały z winy stacyj obcych Dyrekcyj. W tych przypadkach odnośne protokóły, otrzymywane ze stacyj własnego okręgu, Oddziały ruchowo-handlowe przesyłają do dochodzeń zainteresowanym Oddziałom ruchowo handlowym obcych Dyrekcyj i prowadzą kontrolkę załątwień tych spraw (powiadomień o ściągnięciu z winnych poniesionych przez kolej kosztów przeładawania lub poprawy ładunku, czy też o powstałych defektach od pracowników niezależnych);

3) protokóły o przeładowaniu lub poprawieniu stanu ładunku otrzymywane z okręgów obcych D. O. K. P. wprost lub za pośrednictwem Wydziału Handlowo-Taryfowego, po przeprowadzeniu dochodzeń i ściągnięciu kosztów z winnych pracowników mają być przez Oddziały również rejestrowane. Po ostatecznym załatwieniu sprawy Oddziały ruchowo-handlowe zwracać będą materiał dochodzeniowy do Wydziału Handlowo-Taryfowego celem udzielenia odpowiedzi Dyrekcji reklamującej;

4) wyników dochodzeń, wypływających z punktu 1,2 przesyłać do Dyrekcji nie należy. Oddziały ruchowo-handlowe prowadzą w tym kierunku bezpośrednią kontrolę i dotyczące sprawy przechowują w aktach Oddziału;

5) w sprawach przeładowania lub poprawienia stanu ładunku, wynikłych z przyczyn, w których winy pracowników dopatrzeć się nie można (n. p. wpływy atmosferyczne, siła wyższa, stare uszkodzenie części wagonu i t. p.) o ile szczegółowa ekspertyza uszkodzenia, przeprowadzona przez Parowozownię Główną, ujawni przyczyny uszkodzenia uboczne, od pracowników niezależne, wówczas dochodzeń prowadzić nie należy i sprawy takie załatwiać we własnym zakresie, nie przesyłając ich do Dyrekcji;

6) wszystkie sprawy, wynikające z przeładowania czy też poprawienia stanu ładunku, Oddziały ruchowo-handlowe wciągają bieżąco do specjalnie zaprowadzonej w tym celu kontrolki (według wzoru podanego Oddziałom ruchowo-handlowym przy oddzielnym piśmie) i odpisy z tych kontrolek za okresy kwartalne zgłaszają do wglądu w terminie miesięcznym po okresie sprawozdawczym do Wydziału Handlowo-Taryfowego;

7) ponieważ, jak wykazuje statystyka, przeładowywanie przesyłek w znacznej mierze ma miejsce z racji uszkadzania wagonów przy nieostrożnie prowadzonych manewrach, a następnie również wskutek grzania osi, co jest powodem niedokładnego badania wagonów przez rewidentów na punktach kontrolnych, a z drugiej strony wskutek nieprzestrzegania przez drużyny konduktorskie § 32 p. 3 g Instrukcji Nr. R. 25 (obserwowanie przez konduktorów w czasie biegu pociągu, czy nie zagrzały się maźnice), zainteresowani pracownicy obowiązani są dołożyć wszelkich starań, aby podobne niedomagania zostały usunięte i jednocześnie uprzedza się, że koszty wynikające z przeładowania przesyłek i poprawienia stanu ładunku będą przypisywane winnym do zwrotu całkowicie.

W związku z niniejszym zarządzeniem w okólniku handlowo-taryfowym Nr. 38 z dnia 10/X. 1934 r., dotyczącym postępowania z protokółami na przeładowanie i poprawianie ładunku, unieważnia się punkty 5 i 6 oraz w punkcie 4-ym na stronicy 3-ej umieszczone w wierszach 5—8 od góry, następujące zdanie: „Po ukończeniu dochodzeń, ukaraniu winnych, oraz ściągnięciu z winnych kosztów naprawy ładunku i przeładunku Oddziały przedkładają protokóły ze sprawozdaniem, względnie wnioskiem do Wydziału Handlowo-Taryfowego, Dział Ogólny.

Powyższe należy ogłosić wszystkim zainteresowanym pracownikom za pokwitowaniem.

Nr. IV. 1 g. Płd. 272/38.

OBWIESZCZENIE.

Podziękowanie.

Z dniem 30 września 1938 r. został zwolniony ze służby wskutek ukończenia 60 tego roku życia kontroler ruchu VII go odcinka kontrolerskiego w Lublinie Marszycki Stanisław.

Kontroler Marszycki odszedł po przeszło 40-to letniej służbie kolejowej którą pełnił nieskazitelnie, stawiając dobro służby—w każdym przypadku—ponad względy osobiste. Był On jednym z pierwszych, którzy organizowali i utrwalali Kolejnictwo Polskie, oraz pracował niestrudzenie w szeregach Organizacji Społecznych, mających dla Kolei pierwszorzędne znaczenie.

W związku z tym Dyrektor Kolei wyraził MU podziękowanie za długoletnią, rzetelną i owocną pracę w służbie kolejowej.

No P2d 1600/4/38.

Kary dyscyplinarne.

w służbie dyrekcyjnej:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dn. 18.8.1938 r. Nr. Ds. 50/38 został Stanisławski Józef, st. asesor Wydziału Ruchu, ukarany obniżeniem uposażenia o 1 grupę za to, że pełniąc służbę referenta D-łu Nawierzchni i Stacyj w W-le Drogowym przyjmował w związku ze stanowiskiem służbowym od „Polsko Belgijskiego T-wa dla impregnacji drzewa i Polski Krezonaft S. A.",

w czasie od grudnia 1925 r. do lipca 1932 r. stałe datki pieniężne w wysokości 100 zł. miesięcznie.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 21 9.1938 r. Nr. Ds. 162/38 został Mendrys Oswald, st. asesor Biura Kontroli Dochodów w Chełmie, ukarany obniżeniem uposażenia o 1 grupę za naruszenie dyscypliny służbowej przez to, że przeniesiony od dnia 1.7.1933 r. z D. O. K. P. Katowice do Biura Kontroli Dochodów w Chełmie nie objął tego stanowiska w nowym miejscu pracy do dnia 18 7.1933 r.

w służbie ruchu:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 8.7.1938 r. Nr. Ds. 97/38 został Gałczyński Władysław, kancelista I kl. st. Kowel, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę za to, że działając z chęci zysku i złego zamiaru, podrobił bilet bezpłatny na przejazd pociągiem pośpiesznym z Kowla do Bydgoszczy.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 24.6 1938 r. Nr. Ds. 73/38 został Obalek Karol, st. asystent st. Wilkołaz, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za wyprawienie pociągu na zajęty szlak bez następstw.

w służbie drogowej:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dn. 24.6.1938 r. Nr. Ds. 93/38 został Denisiuk Kirył, stały pracownik Oddziału Drogowego w Lublinie, ukarany zwolnieniem ze służby ze zmniejszeniem zaopatrzenia emerytalnego lub odprawy o 25% za zabranie z przesyłki Kozienice — Lwów jednej pary skórzanych bucików dziecinnych.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 18.8.1938 r. Nr. Ds. 50/38 został Beczkowicz Edward, technik Oddziału Drogowego w Równem, ukarany obniżeniem uposażenia o dwie grupy z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc służbę pomocnika kontrolera na st. Kiwerce przyjmował w związku ze swoim stanowiskiem służbowym od „Polsko Belgijskiego T-wa dla impregnacji drzewa i Polski Krezonaft S. A", w czasie od połowy 1924 do maja 1931 stałe datki miesięczne w wysokości od 250 do 300 zł., a ponadto przyjął w roku 1930 datek noworoczny w wysokości 250 zł. za przychylne ustosunkowanie się do interesów wymienionego T-wa.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 18.8. 1938 r. Nr. Ds. 50/38 został inż. Warzański Wiktor, kontroler drogowy Oddziału Drogowego w Równem. ukarany zwolnieniem ze służby ze zmniejszeniem zaopatrzenia emerytalnego lub też odprawy o 50% za to, że pełniąc służbę kontrolera nasycalni podkładów w Kiwercach przyjmował od „Polsko-Belgijskiego T-wa dla impregnacji drzewa i Polski Krezonaft S.A.", w czasie od 1928 r. do końca czerwca 1931 r. stałe datki pieniężne w wysokości 300 zł. miesięcznie oraz otrzymał meble wartości 2.000 zł. od tegoż T-wa, ponadto otrzymywał po tym czasie, jako kontroler drogowy i członek Komisji badającej podkłady, różne korzyści majątkowe wzamian za co nie wykonywał powierzonego mu nadzoru nad nasycalnią i obowiązków swych jak członka komisji do badania podkładów, przy czym zdradzał tok załatwień spraw urzędowych.

w służbie handlowej:

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 19.5.1938 r. Nr. Ds. 34/38 został Cellary Stanisław, st. asystent st. Kielce, ukarany obniżeniem uposażenia o 1 grupę z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc czynności kasjera bagażowego pobierał datki od klientów kolei w związku ze spełnianymi czynnościami urzędowymi.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 19.5.1938 r. Nr. Ds. 34/38 został Płussa Stanisław, st. asystent st. Kielce, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc czynności kasjera bagażowego pobierał w związku ze spełnianymi czynnościami urzędowymi datki od klientów kolei.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 19.5.1938 r. Nr. Ds. 34/38 został Ropelewski Henryk, st. asystent st. Kielce, ukarany obniżeniem uposażenia o jedną grupę z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc czynności kasjera bagażowego pobierał w związku ze spełnianymi czynnościami urzędowymi datki od klientów kolei.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej przy M. K. z dnia 19.5.1938 r. No Os. 34/38 został Świderski Konrad, st. asystent st. Kielce, ukarany obniżeniem uposażenla o 1 grupę za to, że pełniąc obowiązki magazyniera na st. Kielce przyjmował od Cellarego, Płussy i Ropelewskiego kwoty po 2 i 3 zł. za dyżur, wiedząc o tym, że pieniądze, te pochodziły z nielegalnych dochodów.

Prawomocnym orzeczeniem Wyższej Komisji Dyscyplinarnej z dn. 21.9.1938 r. No Ds. 104/38 został Koziarski Ignacy, magazynier st. Radom, ukara-

ny obniżeniem uposażenia o jedną grupę z jednoczesnym przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia za to, że pełniąc obowiązki magazyniera st. Radom, zażądał od spedytora prywatnego Czesława Kiepasa, stałej opłaty miesięcznej w nieoznaczonej wysokości, zażądał od Jakubowskiego i Papiewskiego większej ilości skóry oraz przyjął od nich 2 kawałki skóry wartości 4 zł., żądał od spedytora Wytwórni P. M. T. Kotkowskiego oraz urzędnika tejże Wytw. Pióreckiego tytoniu i papierosów oraz przyjął od nich kilka paczek papierosów,

---

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-89.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 6430